3. அறிவிப்புகள்

(அ) உறுப்பினர் திரு. என். மருதாசலம் விடுதலை குறித்து

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஓர் அறிவிப்பு. நிலப்பறிக் கிளர்ச்சியையொட்டி 8—8—1970 அன்று கைது செய்யப்பட்டு கோயம்புத்தூர் மையச் சிறையில் காவலில் வைக்கப்பட்டிருந்த பேரூர் தொகுதி சட்டப் பேரவை உறுப்பினர் திரு. என். மருதாசலம் அவர்கள் 1—9—1970 அன்று விடுவிக்கப்பட்டிருப்பதாகக் கோயம் புத்தூர் கூடுதல் முதல் வகுப்பு மாஜிஸ்டிரேடிடமிருந்து தகவல் வந்திருக்கிறது.

(ஆ) தமிழ்நாடு 1970-ம் ஆண்டு கட்டடங்கள் (குத்தகை-வாடகைக் கட்டுப்பாடு) திருத்த மசோதா.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மற்றோர் அறிவிப்பு. தமிழ் நாடு 1970-ம் ஆண்டு கட்டடங்கள் (குத்தகை-வாடகைக் கட்டுப் பாடு) திருத்த மசோதா (சட்டப் பேரவை எண் 18/70) சட்ட மன்ற மேலவையில் 29—8—1970 அன்று ஆய்வுக்கெடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு, திருத்தமேதுமின்றி, நிறைவேறியதாக சட்ட மன்ற மேலவை தலைவரிடமிருந்து அறிக்கை வந்துள்ளது.

(4) கவன ஈர்ப்பு.

(அ) சென்னை நகரில் போதிய போக்குவரத்து பேருந்துகள் விடப் படாமையால் பயணிகளுக்கு ஏற்பட்டுள்ள இடர்பாடுகள்.

Dr. H. V. HANDE : Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Public Works to an urgent matter of public importance namely the inconvenience caused to the travelling public due to inadequacy of State Transport Buses in the City of Madras and the need to introduce more bhses especially during peak hours and relieve the hardship caused to the public.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : சட்டப் பேரவையின் 41-வது விதியின் கீழ் "சென்னை மாநகரத்தில் அரசு போக்கு வரத்து பேருந்துகள் தேவையான அளவிற்கு இல்லாத காரணத்தினால் பயணிகளுக்கு ஏற்பட்டுள்ள இடர்பாடுப் பற்றியும் குறிப்பாக நெரிசல் நேரங்களில் அதிகப் பேருந்துகளை விடுவதன் மூலம் பொது மக்களுக்கு ஏற்பட்டுள்ள இடர்பாடுகளை நீக்க வேண்டிய அவசியம் பற்றி"யுமான அவசரப் பொது முக்கியமான காரியத்தை மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்கு கொண்டு வருகிறேன்.

Thiru GOMATHISANKARA DIKSHITHAR : Sir, I call the attention of the Hon. Minister for Public Works to an urgent matter of public importance, namely the inconvenience caused to the travelling public due to inadequacy of State Transport Buses in the City of Madras and the need to introduce more buses especially during peak hours and relieve the hardship caused to the public.

THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA: Sir, All the routes in the Madras City are being operated by the Tamil Nadu State Transport Department. It is the policy of State Government to progressively take over all the bus routes emanating from and terminating in Madras City. Whenever new residential colonies spring up in and around the city, the Transport Department has always been prompt in extending its services to these areas also. Augmentation of the existing fleet strength and replacement of old and condemned buses is done annually by the Department which itself conestructs these buses. The number of buses so constructed and taken to the fleet every year from the year 1966-67 are as follows :—

1966-67—222.
1967-68—509.
1968-69—316.
1969-70—118.

For the year 1970-71, 355 new buses are proposed to be constructed for being added to the fleet. As on date 145 buses have already been completed and taken on to the fleet in the current year.

The number of buses operated in the city including peak hour trips is given below :—

		1967-68.	1968-69.	1969-70.	1970-71.
1	Number of buses in the City (including peak hour services and extended City services).	739	751	737	773
2	Number of scheduled trips in the City Cat an average of 16 trips per bus per day).	11,824	12,016	11,792	12,368
3	Number of trips in the City (during peak hours).	4,434	4,506	4,422	4,638
4	Nunber of passengers carried per day.	8·2 lakhs.	9·7 lakhs.	10·1 lakhs.	11·6 lakhs.

It will be seen that the number of scheduled trips has been increased from 11,824 to 12,368 and the total number of passengers has gone up from 8.2 lakhs in 1967-68 to 11.6 lakhs in 1970-71. The number of peak hour trips has also been substantially increased.

To alleviate further the problem of congestion during peak hours Government have taken the following immediate measures to provide more and better transport facilities to the people of the city during peak hours :—

(i) From 10th August 1970, six hundred additional trips have been made available for city operation during peak hours. Most of these trips are cut trips to relieve congestion at various vulnerable points. As on date 510 cut trips are operated.

(ii) Forty stand conductors in addition to the seventy already in existence have been posted at important and congested points for issuing tickets at bus stops ; and

(iii) Flying squads are one line to locate the congested sectors and press in additional services.

Thus the number of peak hour trips in the city has gone up now to 5,148. These measures have not only reduced the problem of peak hour traffic but have ensured better transport facilities to the public.

In addition to the above during the current year 5 trailer buses have been introduced in the city on important routes. Each of these buses has a capacity of 100 seats. These have greatly helped in ensuring quick and efficient transport. As an experimental measure an articulated double decker bus with a capacity of 100 passengers has been introduced in the city. More number of such buses will be introduced in the city after making an assessment of the performance of this bus.

In addition to the replacement of buses and introduction of additional vehicles it is also proposed to strengthen the maintenance organisation with a view to ensuring that the existing vehicles perform the scheduled number of trips.

It has been found that many of the vehicles, break down on line due to minor defects, which if attended to promptly, would restore the vehicle on line and enable it to perform its scheduled trips. This can be best achieved by having mobile break down squads petrolling the city to attend to such breakdowns. It is proposed to constitute nine mobile break down spuads fitted with wireless equipment linked to the control room, so that vehicles could be moved to places where they are required. With this, it is expected that the vehicles which have broken down can be restored on line promptly.

Another immediate requirement is the supply of adequate number of reconditioned engines. It is found that on an average, nearly 100 reconditioned engines are required for the vehicles plying in the City of Madras. The present turn-over is about 60 reconditioned engines. It is proposed to set up an additional reconditioning unit at Chrompet Workshop which will supply the additional 40 reconditioned engines and thus meet the requirement of city vehicle.

This additional unit will also meet the growing needs of the organisation. With these two measures, I am confident that the quality of operations will improve considerably.

Dr. H. V. HANDE : Sir, arising out of the reply given by the Hon. Minister, I would like to elicit a point. Is it not a fact that there was a lot of misunderstanding between the conductors and the passengers with regard to 25 standees and there was a flare-up between them in the City of Madras. Afterwards the Hon. Minister and the concerned Departmental Secretary met together to solve the problem. What is the solution arrived at? Also, whether it is not a fact that it is also very difficult for the

conductors to take more than 25 standees and the buses also will be ruined. At the same time if more than 25 standees are not allowed, waiting passengers cannot travel in the buses. So, what further steps the Government are going to take to solve this problem which has gained alarming proportions during the last $1\frac{1}{2}$ months ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : பொதுமக்களுக்கும் போக்குவரத்திலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கும் உள்ள குறைகளைப்பற்றி அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துவருகிறது. அதிகப்படியாக பஸ்களைவிடவும், அதிகப்படியான கண்டக்டர்களை நியமிக்கவும் நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கிறோம். இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு பொதுமக்களும், போக்குவரத்துக் துறைத் தொழிலாளர்களும், மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர் போன்றவர்களும் அதைப்பற்றி எடுத்துச் சொல்லி ஒத்துழைப்புத் தருவார்களானால், இந்தப் பிரச்சினையைச் சமாளிக்கலாம்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : புது பஸ்களை விடுவதில் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக 509 பஸ்கள் விடப்பட்டிருந்தன, இப்பொழுது சுமார் 150 பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. என்ன காரணத்தினால் இப்படி புது பஸ்கள் விடுவது குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது ? தினசரி டிரிப் முன்பு இருந்ததைவிட இப்பொழுது குறைந்திருக்கிறதே, அதற்குக் காரணம் என்ன ? தினசரி பயணம் செய்யக்கூடிய பயணிகளின் எண்ணிக்கை 8 லட்சத்திலிருந்து 10 லட்சம் என்ற அளவிற்கு அதிகமாயிருக்கிறது. இதனால் மாடி பஸ்களையும் டிரெய்லர் பஸ்களையும் அதிகமாக விட என்ன முயற்சிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன? நின்று கொண்டு போகக்கூடிய பஸ்கள்......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : எல்லாவற்றையும் இதில் கேட்கமுடியாது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : வேறு எங்கே சான்ஸ் கிடைக்கிறது?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சான்ஸ் கிடைக்கவில்லை என்பதற்காகக் கேட்கமுடியாது. சுருக்கமாகக் கேளுங்கள்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : எல்லோரும் நின்றுகொண்டே செல்லக்கூடிய பஸ்களை அதிகமாக விட அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : எல்லோரும் நின்றுகொண்டுபோகிற பஸ் இல்லை, குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையுள்ளவர்கள் நின்றுகொண்டும் குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையுள்ளவர்கள் உட்கார்ந்துகொண்டும் போகிற பஸ்தான் அது. உறுப்பினர் சொல்வதைப்போல் டிரிப்கள் குறையவில்லை. ஆண்டுக்காண்டு அதிகமாகத்தான் இருந்துவருகிறது. 1969-70ஆம் ஆண்டிலே 11,792 என்றால் 1970-71ஆம் ஆண்டிலே 12,368 என்ற அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கின்றன. எல்லாப் பிரச்சினைகளையும், குறைகளையும் போக்குவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. முக்கிய

மாக இருப்பது மக்கள் பிரச்னைதான், மக்கள் எண்ணிக்கை அதிகமாக அதிகமாக போக்குவரத்தும் அதிகமாகியிருக்கிறது, அதற்குத் தகுந்த முறையில் அரசாங்கம் அவ்வப்பொழுது நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டு வருகிறது.

(ஆ) சர்க்கரை ஆலைகளில் சீனி மூட்டைகள் தேங்கியிருப்பதால் விவசாயிகளுக்குப் பணம் கிடைக்காமை.

திரு. ஆர். கருப்பையா: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டப் பேரவையின் 41-வது விதியின்கீழ் அவசரப் பொது முக்கியமான கீழ்க்கண்ட காரியத்தை மாண்புமிகு உணவு, வணிக வரித்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

"தமிழ்நாட்டிலுள்ள எல்லா சர்க்கரை ஆலைகளிலும் சீனி மூட்டைகள் தேக்கமான நிலையில் உள்ளதால் விவசாயிகட்கு உரிய காலத்தில் பணம் கிடைக்கவில்லை".

THE HON. THIRU P. U. SHANMUGAM: Mr. Speaker, Sir, According to the conditions laid down in the Sugar Cane Control Order, 1966, the Sugar factories have to make payment of cane prices to the ryots within 14 days from the date of delivery of cane to the Mills. Sugar factories have some difficulties in making prompt payment to the ryots because of the locking up of capital in the accumulated stocks of sugar. There are certain other reasons also for the non-payment of cane price, viz;—

(1) The ryots who spplied cane might not have contacted the respective mills for the payment of dues in time.

(2) The ryots might have received loan assistance from the respective mills whose accounts have to be settled before the final payment.

2. The Director of Agriculture has already taken steps to contact the factory authorities personally to clear off the arrears early. The field staff of the Agriculture Department are also contacting the cane growers and advising them to get the cane price due to them from the Mills.

3. To reduce the burden of the sugar mills caused by the heavy accumulation of sugar stocks, the Government are considering the question of addressing the Government of India to create a buffer stock of sugar, and to bear the interest and godown charges on such stocks held as buffer. Relief has also been given by the decision of the State Government to permit the sugar mills themselves to sell the levy quota alotted to the Mills to avoid lapsing of the quota owing to poor offtake through the Government distribution system. The State Government have also recently moved the Government of India to give a trial to full decontrol reserving powers to take over up to 50 per cent of the total production through Government channels, if necessary.